**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/8912**

**17. Wahlperiode** 07. 03. 2012

# Antrag

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Dr. Martina Bunge, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Raju Sharma, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.**

## Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 18. Juni 2009 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zum Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie von 16 Abgeordneten aus den Fraktionen der SPD und CDU/CSU verabschiedet. Der Vertrag ist am 14. Januar 2010 in Kraft getreten.

Der Staatsvertrag regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Nach Artikel 5 Absatz 2 des Vertrages zählen zur Hinterlandanbindung der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße (mit Ausnahme der weiterhin zweistreifigen Fehmarnsundbrücke), die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Diese Maßnahmen sollen spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Weiterhin zählt zur Hinterlandanbindung der betriebsbereite Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke bis spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung.

In Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 und 3 des Vertrages heißt es: „Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“

Am 3. Februar 2010 antwortete die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/632, dass die Gesamtkosten des Endausbaus der Vorzugstrasse den geschätzten Betrag nicht über-

steigen werden und die Kosten für den zweigleisigen Ausbau der Güterverkehrsstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden mit Elektrifizierung 817 Mio. Euro betragen werden. Darüber hinaus wurden zwei Umfahrungsvarianten betrachtet, deren zusätzliche Kosten sich auf 195 Mio. Euro bzw. 231 Mio. Euro belaufen.

Laut einem Bericht des Bundesrechnungshofes an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 385 der 16. Wahlperiode) „ergeben sich [jedoch] Projektkosten von rd. 1,7 Milliarden Euro ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten im Knoten Hamburg und für den zweigleisigen Ausbau des Teilstücks von Lübeck bis Puttgarden“. Damit ist eine deutliche Kostensteigerung zu erwarten. Die EU-Kommission kündigte am 3. November 2010 an, wegen Verzögerungen bei der Planung den EU-Zuschuss von 339 Mio. Euro um 73 Mio. Euro zu kürzen.

Am 30. November 2010 schlug die dänische Betreibergesellschaft Femern A/S den Bau eines Absenktunnels anstelle einer Schrägkabelbrücke als bevorzugte Lösung für eine Feste Fehmarnbeltquerung vor.

Entlang der Trasse von Ostholstein bis Hamburg protestieren Bürgerinnen und Bürger gegen den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung. Das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“, das bereits vor 15 Jahren gegründet wurde und von einer breiten Mehrheit der Fehmarnerinnen und Fehmarner getragen wird, engagiert sich gegen die Planungen, weil die Bürgerinnen und Bürger den damit verbundenen Güterverkehr durch ihre Ortschaften ablehnen, der von der bisherigen Jütlandroute entlang der A7 (Hamburg–Flensburg) auf die Bädertrasse durch die touristischen Ostseeorte umgelenkt werden soll. Derzeit gibt es zwölf Bürgerinitiativen, die sich zum Dachverband „Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ zusammengeschlossen haben. Aufgrund des wachsenden Protestes wurde am 25. Juni 2011 ein „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ unter dem Vorsitz des ehemaligen deutschen Botschafters in Dänemark, Christoph Jessen, eingerichtet.

Laut einer Verkehrsprognose des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zur Fehmarnsundbrücke wird das denkmalgeschützte Bauwerk nach der Fertigstellung der festen Querung zum Nadelöhr für den Verkehr. Die Brücke ist zudem häufig bei Stürmen gesperrt. In den letzten eineinhalb Jahren kam es zu 231 (Teil-)Sperrungen. Das Dialogforum forderte am 30. November 2011 einstimmig den Neubau einer Fehmarnsundquerung, vorzugsweise als Tunnel, was auch von der Landesregierung Schleswig-Holstein unterstützt wurde. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dagegen stellte fest: „Die Fehmarnsundbrücke ist im Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung von einem Ausbau im Zuge der Hinterlandanbindung ausgenommen worden, weil sie in der Verkehrsprognose keinen Engpass darstellt.“ (Bericht des BMVBS an den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages zur Festen Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 21. Dezember 2011, S. 4).

Die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, haben sich deutlich geändert. Auf die Schriftliche Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 17/8509, unter welchen Voraussetzungen eine Neuverhandlung über die Realisierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark möglich sei, antwortete die Bundesregierung am 25. Januar 2012, dass Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages dies ermögliche und die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag nicht formalisiert seien. Es sei eine Verständigungsklausel, die dann greife, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten für erforderlich gehalten würde. Daraus folgt, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag aufgrund der geänderten Voraussetzungen möglich ist.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ mit allen notwendigen Planungsmitteln auszustatten, um das Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zu dem geplanten Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt unter demokratischer Beteiligung kritisch begleiten zu können;
2. unter umfassender Beteiligung des Dialogforums eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes einer festen Querung und seiner Hinterlandanbindung einschließlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Sozialverträglichkeit vorzunehmen;
3. die Resultate ergebnisoffen zu prüfen. Sollte sich dabei eine signifikant veränderte Bewertung der ursprünglichen Annahmen in Bezug auf das Projekt oder Teile des Projekts ergeben als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark, wird die Bundesregierung unter Berufung auf Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrages aufgefordert, mit der dänischen Regierung die Bedingungen für einen Ausstieg aus dem Projekt zu verhandeln;
4. für den Fall, dass die Vertragsverhandlungen zu keinem Ergebnis führen, dafür Sorge zu tragen, dass der Güterverkehr weiterhin auf der Jütlandroute bleibt und nicht durch die touristischen Orte der Bädertrasse in Ostholstein geführt wird. Gegebenenfalls notwendige bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Jütlandroute nach Skandinavien sind umgehend zu prüfen und die entsprechenden Planungen einzuleiten;
5. zu gewährleisten, dass, falls nach den Verhandlungen am Bau der Festen Fehmarnbeltquerung festgehalten wird, die Bauarbeiten nur außerhalb der Tourismussaison stattfinden, die Kosten für Anpassungen von Bahnübergängen abweichend vom Eisenbahnkreuzungsgesetz allein vom Bund getragen werden und entlang der gesamten Trasse ein über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehender umfassender Lärmschutz gewährleistet wird sowie das Nadelöhr der Fehmarnsundbrücke durch einen schallgeschützten Tunnelneubau beseitigt wird.

Berlin, den 7. März 2012

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## Begründung

1. Die Planung, Errichtung und der Betrieb des Querungsbauwerks sind einem dänischen Staatsunternehmen übertragen worden, das die Baukosten von 5,5 bis 7 Mrd. Euro zuzüglich der laufenden Kosten vollständig durch mit Staatsbürgschaften abgesicherte Kreditaufnahmen am Kapitalmarkt finanzieren und durch kostendeckende Mautkosten refinanzieren soll. Die Maut soll sich dabei an den bisherigen Querungskosten orientieren und bei rund 70 Euro für eine einfache Pkw-Fahrt liegen (Barrieregutachten, Prof. Bröcker, Universität Kiel, 2006). Der Fahrzeitgewinn einer festen Querung gegenüber dem Tag und Nacht im Halbstundentakt pendelnden Fährverkehr liegt bei unter 30 Minuten.
2. Das Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel zweifelt an dem Finanzierungskonzept: „Das Projekt wäre daher entweder nur mit staat-

lichen Zuschüssen realisierbar, die so erheblich sein müssten, dass man kaum mehr von einem privat finanzierten Projekt sprechen könne. Oder es müssten für die aufgenommenen Kredite staatliche Garantien gegeben werden, die zur Folge hätten, dass alle wesentlichen Risiken bei der öffentlichen Hand verblieben, und zwar für einen Schuldentilgungszeitraum von schätzungsweise 33 bis 37 Jahren, im ungünstigsten Fall bis zu 66 Jahren". (Klaus Schrader, Claus-Friedrich Laaser und Henning Sichelschmidt: „Schleswig-Holsteins Wirtschaft im Kräftefeld der Globalisierung", in: „Kieler Diskussionsbeiträge 434/435", Institut für Weltwirtschaft, Dezember 2006, S. 34).

3. Die Feste Fehmarnbeltquerung würde bestehende Verkehrsströme umlenken. Dadurch würden bisherige Investitionen in die A 20 und in die Ostseehafeninfrastruktur entwertet. Gleiches gilt für die Große Belt Brücke in Dänemark, über die seitdem der Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen–Malmö abgewickelt wird.

4. In der Projektplanung wird zur Kofinanzierung von einem erheblichen Zuschuss der Europäischen Union aus Mitteln der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ausgegangen. Aktuell werden die Voraussetzungen für zukünftige TEN-Fördermittel durch eine Neufassung der Leitlinien grundlegend geändert. Unter anderem soll die frühere Projektfinanzierung zugunsten einer mulitmodalen Korridorförderung ersetzt werden, die sich auf ein europäisches Kernnetz konzentriert. Ob zukünftig noch mit einem Baukostenzuschuss gerechnet werden kann, hängt stark von der zukünftigen Ausgestaltung der Leitlinien ab.

5. Nach einem Gutachten des Planungsbüros Vieregg-Rössler GmbH gab es auf der Strecke vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 nach Verkehrszählungen eine Grundlast von 2 900 bis 4 300 Pkw und 1 100 Lkw pro Tag, mit einer kurzzeitigen Spitzenlast im Hochsommer zwischen 5 700 und 11 400 Pkw pro Tag. Die Grundlast liegt damit unter 20 Prozent der üblichen Kapazität einer zweistreifig Schnellstraße von ca. 26 000 Pkw pro Tag. Das von der DB Netz AG für 2025 prognostizierte Bahnverkehrsaufkommen von 210 Zügen täglich (davon 150 Güterzüge) wurde von ihr zur Antragskonferenz des Raumordnungsverfahrens im Juni 2010 auf 96 Züge täglich (davon 78 Güterzüge) reduziert.

6. Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom April 2009 erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte aufgezeigt und empfohlen, angesichts der niedrigen Verkehrsprognose die Wirtschaftlichkeit des beabsichtigten Ausbaus vor der parlamentarischen Zustimmung zum Vertragsgesetz sehr kritisch zu überprüfen. Dies ist nicht erfolgt.

7. Schon in den Machbarkeitsstudien von 1999 wurde das Vorhaben mit einem marginalen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,29:1 bewertet (Planco/COWI, June 1999, Economic and Financial Evaluation of a Fixed Link Across the Fehmarn Belt). Eine Überprüfung der Studie durch die Professoren Breitzmann und Lüsch vom Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock (2007) weist der Studie erhebliche methodische Fehler nach. Nach deren Korrektur kommen sie zu einem NKV des Projektes von maximal 0,65:1. Ein Gutachten des Planungsbüros Vieregg-Rössler GmbH aus dem Jahr 2008 weist auf weitere Fehler bei den Grundannahmen hin. Demnach fällt das NKV noch niedriger aus, wenn die üblichen Baukostensteigerungen aufgrund der Inflation bis zur Projektfertigstellung berücksichtigt würden sowie von einem niedrigeren Verkehrsaufkommen ausgegangen würde.

8. Am 11. November 2010 wurde dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages der aktualisierte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgelegt. Hierzu hatten die Büros BVU GmbH und INTRAPLAN Consult GmbH eine Studie verfasst, bei der eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die noch nicht in Bau befindlichen Eisenbahnprojekte des Bedarfsplans Schiene durchgeführt wurde. Demnach wird der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein NKV von 6,7:1 bescheinigt. Eine Plausibilitätsprüfung seitens der Verkehrsberater Vieregg-Rössler GmbH vom März 2011 stellte schwerwiegende Mängel bei den Annahmen zur Höhe der Verkehrsverlagerungen und Kosten fest, die zu weit überhöhten Nutzwirkungen der Schienenhinterlandanbindung führen würden. Gleiches gelte für die notwendigen Investitions- und Betriebskosten. Nach einer Korrektur der Annahmen anhand von Vergleichsprojekten und -daten einschlägiger Statistiken schrumpfe das NKV auf weit unter 1,0. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes unterschreitet somit deutlich die Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung.
9. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass der Fährbetrieb mit der Eröffnung einer festen Querung eingestellt wird. Die Reederei Scandlines hat jedoch bekräftigt, den Fährbetrieb über den Fehmarnbelt in Konkurrenz zur festen Querung weiterzuführen und kostengünstiger zu fahren. Das hätte erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die damit verknüpfte Refinanzierung des Projektes durch Mauteinnahmen. Die Annahmen des verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzens des Projektes sind nicht mehr darstellbar. Die Voraussetzungen für Verhandlungen über einen Ausstieg aus dem Staatsvertrag sind offensichtlich.
10. Das Projekt ist zudem mit erheblichen negativen ökologischen Wirkungen verbunden. Die langjährige Bauphase bedroht unter anderem die akustisch hoch sensiblen und vom Aussterben bedrohten Schweinswale im Fehmarnbelt. Deren Zahl ging zwischen 1994 und 2005 von 28 000 Tieren auf 10 900 zurück (Gesellschaft zum Schutz der Meeressäugetiere e. V., GSM, 2011). Die Naturschutzunion IUCN stufte den Bestand 2008 als „critically endangered“ (vom Aussterben bedroht) ein. Die Ostsee steht als „Particularly Sensitive Sea Area“ unter internationalem Schutz und gilt als Schweinswalschutzgebiet. Es ist zudem als Schutzgebiet 1332-301 nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewiesen und Teil des Natura-2000-Netzwerks.
11. Die $CO_2$-Emissionen der Fährschiffe werden offiziell als ökologisches Argument für eine feste Querung angeführt. Allerdings wurden hierbei die Emissionen moderner Pkw mit der Schadstoffbelastung im Fall des Einsatzes alter Schiffsmotoren verglichen. Die Ergebnisse sind nach einer groben Abschätzung des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH zu bezweifeln. Dies gilt unter Berücksichtigung der Ziele der EU-Ostseestrategie, der Umsetzung des Projektes Clean Baltic Sea Shipping und des Aktionsplanes der Helsinki-Kommission (HELCOM) zum Schutz der Ostsee umso mehr. Dies gilt auch für andere Emissionen. Nach Inkrafttreten der neuen Emissionsgrenzwerte der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) für die Nord- und Ostsee dürfen ab 2015 Schiffstreibstoffe statt 1 Prozent nur noch 0,1 Prozent Schwefelanteil haben, während er auf anderen Meeren bei 4,5 Prozent liegt und bis 2020 nur auf 0,5 Prozent abgesenkt wird. Bei einem Einsatz von „Green Ships“ mit Erdgas, Leichtöl oder -diesel sowie neuen Filteranlagen mit minimierten Emissionen sieht die Bilanz anders aus.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333